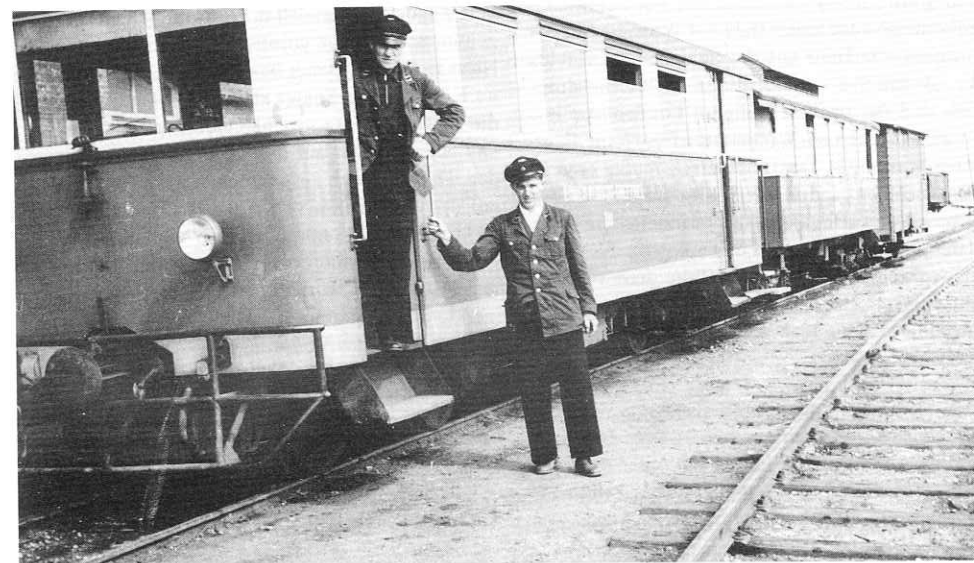
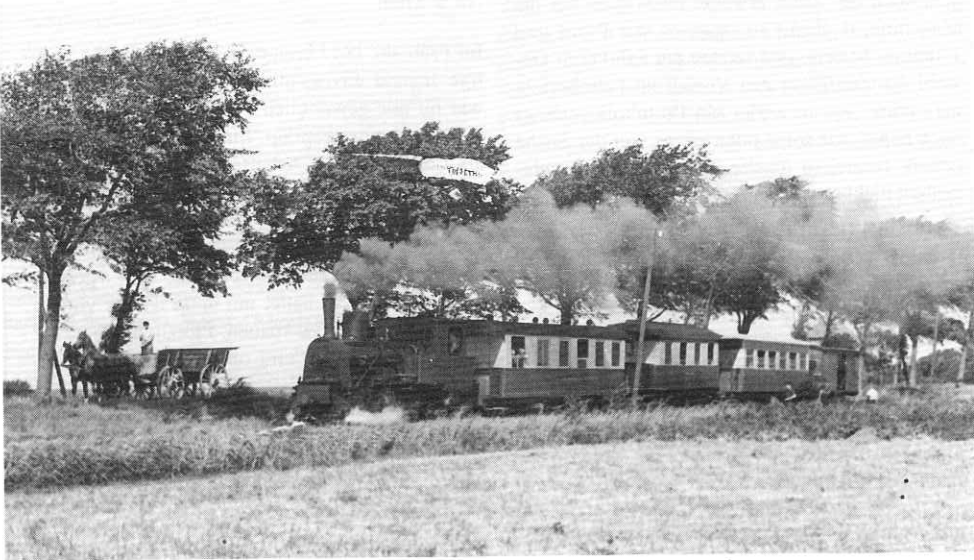


Wolf-Jobst Siedler

Zugbildung ab 1949 der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel



Das Verkehrsaufkommen der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG) war kleinbahntypisch bescheiden. Im Personenverkehr überwogen Berufs- und Schülerverkehre nach Emden, allgemeinen Reiseverkehr gab es kaum. Im Güterverkehr waren hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte zu transportieren, ferner lagen einige wenige Industriebetriebe an der Bahn (u. a. eine Ziegelei). Wie diese Verkehre im einzelnen abgewickelt wurden, ist wie bei vielen anderen Bahnen wenig bekannt. Die Fahrpläne und einige fotografierte Zugarnituren stellen die gesamte Quellenlage dar. Näheres zu den eingesetzten Fahrzeugen gibt es in DME 3/94 S. 16 – 25, DME 4/94 S. 7 – 14 und im Buch: Hinrich Rudolfsen, „Die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel!“, Nordhorn 1996

Durch einen Zufall fanden sich zwei Zugbildungspläne der EPG aus den Jahren 1949 und 1951, die einen Einblick in den alltäglichen Betriebsablauf dieser ostfriesischen Kleinbahn ermöglichen. Sie zeigen, wie mit knapp bemessenem Fahrzeugpark die auf kurze Tagesperioden konzentrierte Nachfrage bedient werden mußte. Zugleich vermitteln sie die Kreativität der Betriebsleitung der Kleinbahn hinsichtlich einer zweckmäßigen und außerordentlich wirtschaftlichen Betriebsorganisation.

Denn man mußte mit dem Vorhandenen auskommen. Vorhanden waren drei Dampflokomotiven „Pilsun“, „Greetsiel“ und „Emden“, Dieseltriebwagen T 61, sieben Personen- und ein Gepäckwagen und zwei als Hilfsgepäckwagen hergerichtete Güterwagen sowie 18 offene bzw. gedeckte Güterwagen, einige von letzteren für die Fahrgastbeförderung mit Sitzbänken ausgestattet. Fahrzeugbeschaffungen verboten sich aus Gründen mangelnder Liquidität und in Anbetracht der im Pendlerverkehr bedingten schlechten Wirtschaftlichkeit. Zudem waren in der Nachkriegszeit weitere Personenwagen ohnehin nicht zu bekommen. Im gegenüber dem Personenverkehr deutlich im Hintergrund stehenden Güterverkehr lagen die Verhältnisse anders: Viele Frachten konnten in aufgebockten Staatsbahngüterwagen transportiert werden.

Oben: Typischer dampfgezogener Personenzug mit Lok Pilsun, drei Reisezug- und einem Gepäckwagen unterwegs nach Emden, August 1950, Foto: Julius Wolff

Mitte: Dampfzug mit Lok Emden auf der Rückfahrt nach Greetsiel im Bf. Hinte, August 1950, Foto: Gerd Wolff

Unten: Triebwagengarnitur mit Triebfahrzeugführer van Gerpen, Zugbegleiter Bronsema, T 61, einem Reisezug- und einem Gepäckwagen im Bf. Emden, Foto: Bronsema, Slg. Wolfgang Lenz

Der im Bildfahrplan gezeigte Betrieb erscheint nicht besonders spektakulär und ist in seiner Ausrichtung vom ländlichen Endpunkt auf die Kreisstadt als Lastrichtung sehr kleinbahntypisch. Auch die Numerierung der Züge war typisch: Ungerade Zugnummern für die Fahrten zur Kreisstadt und gerade Nummern für die umgekehrte Richtung. Für den Betrieb benötigte die EPG zwei Dampfloks und den Triebwagen, die in Greetsiel übernachteten. Somit waren im zunächst betrachteten Zeitraum (1949 – 1951) als Betriebs- und Werkstattpreserve lediglich eine Dampfloks und ein Hilfsgepäckwagen vorhanden.

Der Betrieb montags – freitags

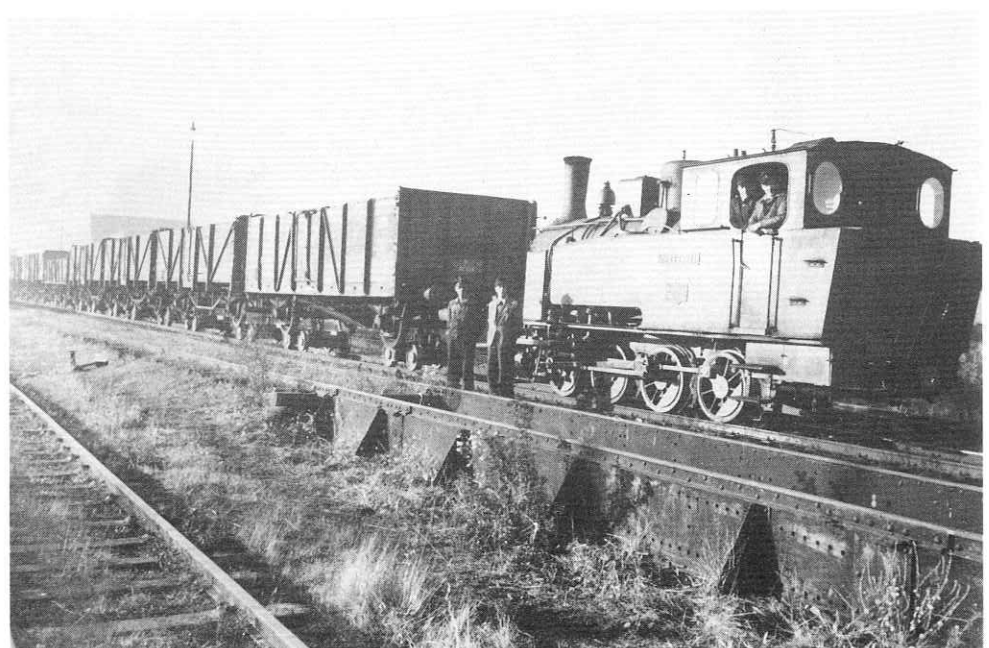
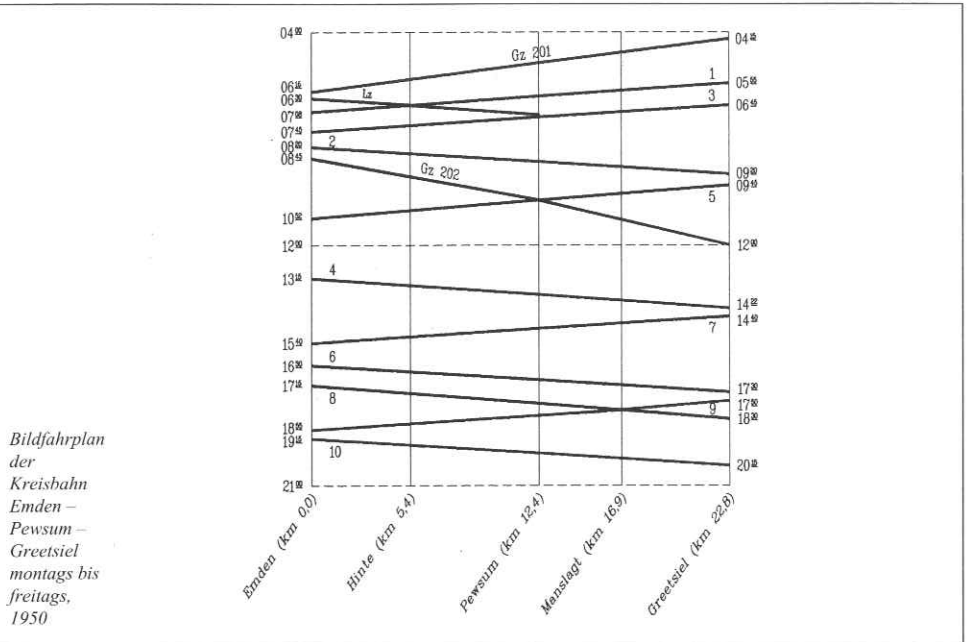
Güterzug Gz 201, Greetsiel ab 4.15 Uhr: Auf ihrer zweistündigen Fahrt von Greetsiel nach Emden sammelte die Dampfloks die auf den Unterwegsbahnhöfen bereitstehenden Güterwagen ein. Sofort nach der Ankunft in Emden um 6.15 Uhr fuhr die Maschine als Leerzug dem Zug 3 entgegen.

Zug 1, Greetsiel ab 5.55 Uhr: Die zweite Dampfloks führte der ersten Personenzug mit dem Gepäck-, vier Personen- und einigen Hilfspersonenwagen nach Emden. In Hinte gab es eine Zugkreuzung mit der nach Pewsum fahrenden Leerloks.

Zug 3, Greetsiel ab 6.45 Uhr: Der Triebwagen, ausgelegt für die Mitnahme von ein bis zwei leichten Wagen, wurde mit diesem Zug aus drei von Station zu Station immer voller werdenden Reisezug- und einem Gepäckwagen eindeutig überlastet. Ab Pewsum wurde deshalb die aus Emden herangeeilte Dampfloks des Güterzuges 201 vorgespannt. In Emden angekommen wurde der erste Triebwagenzug nach Greetsiel gebildet.

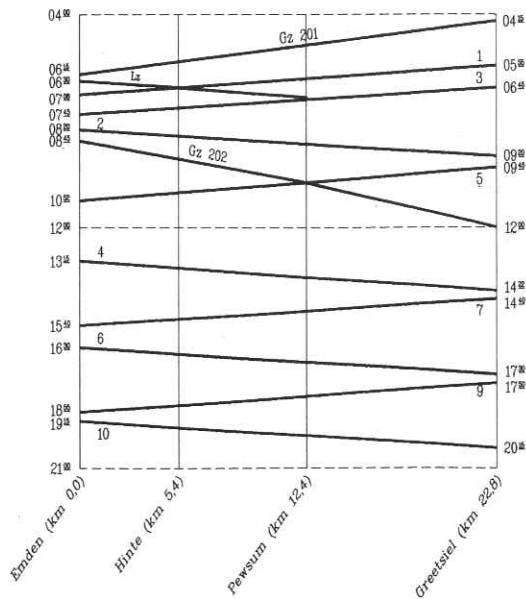
Zug 2, Emden ab 8.20 Uhr: Der Triebwagen zumeist mit dem kurzen vierachsigen Hilfsgepäckwagen und dem einzigen zweiachsigen, passend rot/weiß lackierten Personenwagen fuhr in 60 Minuten (23 km/h Beförderungsgeschwindigkeit) und vermutlich mit nur wenigen Reisenden sowie Expreßgut nach Greetsiel. Diese Triebwagen garnitur pendelte im Laufe des Tages als Zugpaare 5/6 und 9/10 noch zweimal über die Gesamtstrecke.

Güterzug 202, Emden ab 8.45 Uhr: Nach der Ankunft von Zug 3 um 7.08 Uhr konnte sich die Dampfloks dem Rangiergeschäft für die Zerlegung des Güterzuges 201 und zur Bildung des Güterzuges 202 widmen. Nach Beendigung der Vorspannleistung von Zug 3 konnte auch die zweite Dampfloks mithelfen. Mit 3 ¼ Stunden Fahrzeit bedingt durch diverse Rangieraufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen und einer Zugkreuzung mit der Triebwagen garnitur in Pewsum lag die Durchschnittsgeschwindigkeit des Güterzuges bei atemberaubenden 7 km/h.



Mitte: Ankunft des Berufsverkehrszuges 1 gezogen von Lok Emden im Bf. Emden, Foto: Fokuhl, Slg. Wolfgang Lenz

Unten: Lok Greetsiel rangiert an der Rollbockgrube im Bf. Emden, Foto: Martens, Slg. Wolfgang Lenz



Bildfahrplan der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel sonntags, 1950

Zug 5, Greetsiel ab 9.45 Uhr: Triebwagenzug

Zug 4, Emden ab 13.15 Uhr: Die zweite Dampflok zog drei Personen- und den Gepäckwagen und beförderte die Schulkinder zurück in die Dörfer. Die Garnitur mußte nach der Ankunft in Greetsiel als Zug 7 nach Emden zurückfahren.

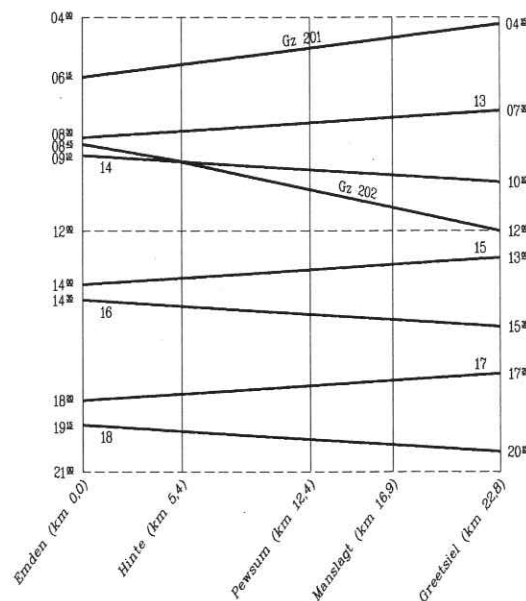
Zug 7, Greetsiel ab 14.40 Uhr: Nach 18 Minuten Aufenthalt in Greetsiel fuhr die Garnitur des Schülerzuges zurück nach Emden.

Zug 6, Emden ab 16.30 Uhr: Triebwagenzug

Zug 8, Emden ab 17.15 Uhr: Der nachmittägliche Berufsverkehrszug war mit Dampflok, einem Gepäck-, 6 Personen- und den Hilfspersonenwagen der stärkste Reisezug bei der EPG. In Manslagt kreuzte der Dampfzug noch einmal mit der Triebwagengarnitur.

Zug 9, Greetsiel ab 17.50 Uhr: Triebwagenzug

Zug 10, Emden ab 19.15 Uhr: Triebwagenzug

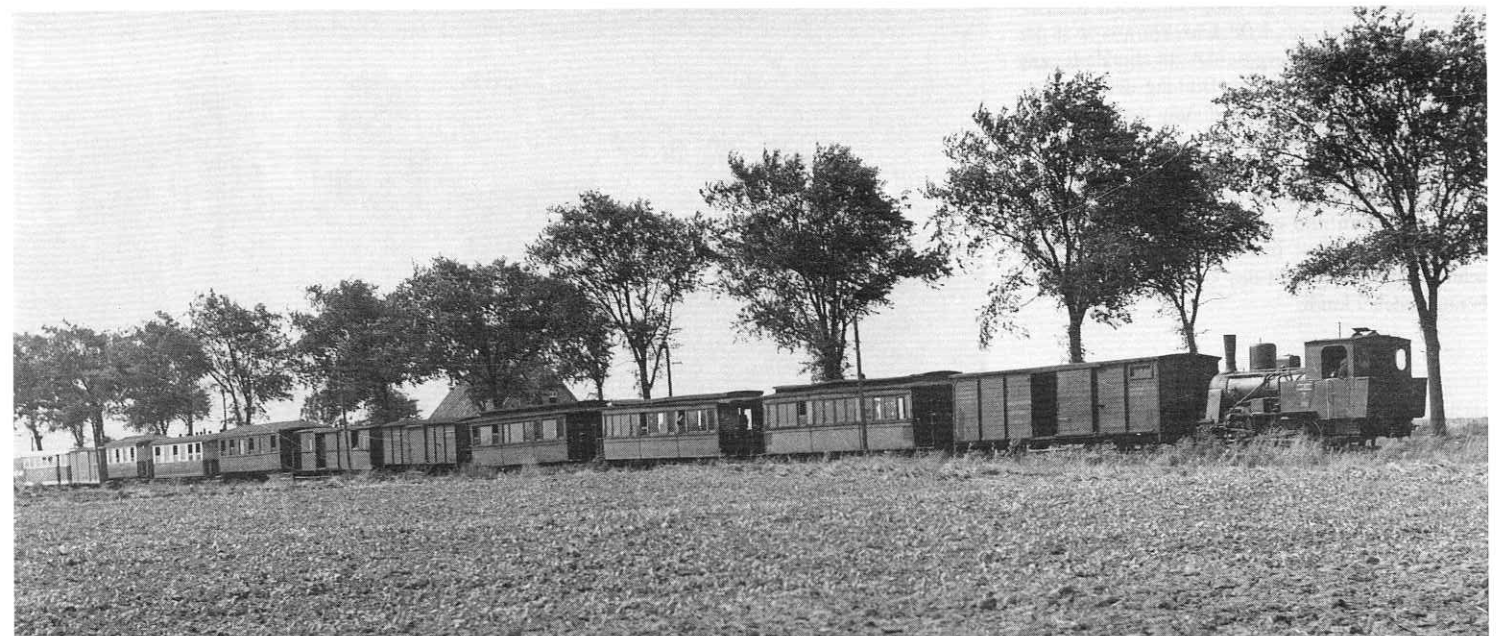


Bildfahrplan der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel sonntags, 1950

Der Betrieb sonntags und sonntags

Der Betrieb sonntags ähnelt dem der anderen Werkstage. Doch da an diesen Tagen kürzer gearbeitet wurde, fielen die Rückfahrt der Schüler und der Berufstätigen um die Mittagszeit zusammen. Die EPG benötigte dann für Zug 4 nahezu alle für die Beförderung von Reisenden geeigneten Fahrzeuge, wobei am Zugschluß noch die Triebwagengarnitur beigestellt wurde. Somit bestand Zug 4 aus der Dampflok, einem Gepäck-, den beiden Hilfspersonen- und 7 Personenwagen sowie dem Triebwagen.

Nach Ankunft dieser Zuggarnitur war der Bahnhof Greetsiel komplett vollgestellt. Deshalb fuhr sonntags nicht die Dampflok mit ihrer Wagengarnitur, sondern die am Schluß eingestellte Triebwagengarnitur erst einmal als Zug 7 nach Emden zurück. Auch nach deren Abfahrt war der Bahnhof Greetsiel durch die überlange Garnitur noch verstopft. Die Lok mußte deshalb abhängen, auf das



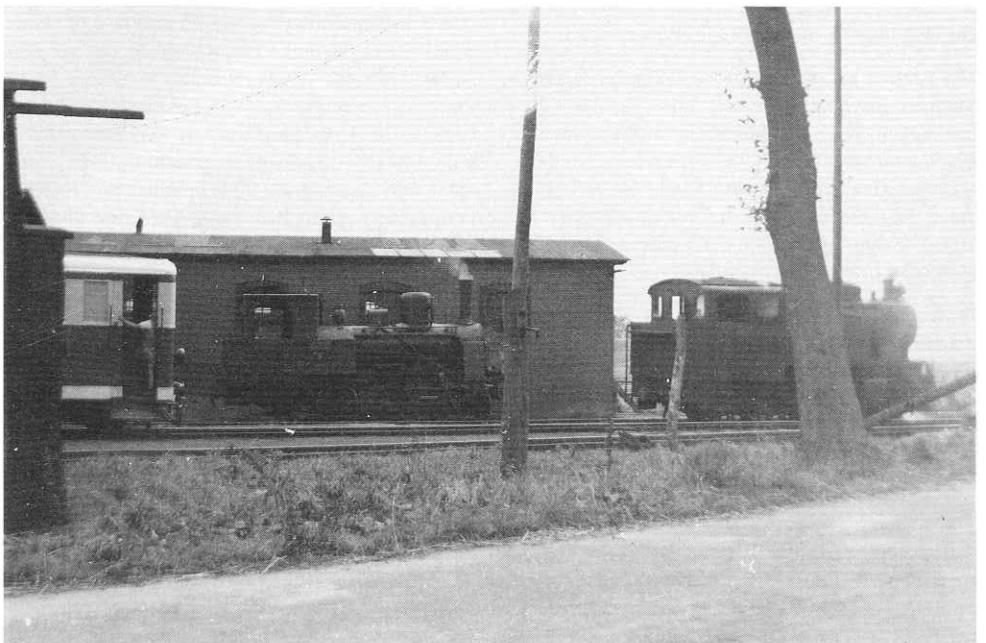
Umfahrgleis setzen und die im Hauptgleis stehende Wagengarnitur vom Umfahrgleis aus per Kette weiterziehen, um über die Einfahrtweiche an das andere Ende gelangen zu können. Von dort konnte die Garnitur zerlegt und abgestellt werden. Der sonst Emden um 17.15 Uhr verlassende Zug 8 entfiel am Sonnabend konsequenterweise.

Auch an Sonntagen verkehrte laut Fahrplan das Güterzugpaar 201/202 wie an Werktagen. Möglicherweise wurde auch der sonntägliche Güterzugumlauf auf den Samstagnachmittag vorgezogen, sofern der Wagenanfall dies zuließ. Im übrigen verkehrten sonntags nur drei Zugpaare in veränderten Fahrplanlagen und unter anderen Zugnummern mit der bekannten Triebwageneinheit.

Betrieb von 1951 bis zur Stilllegung 1963

Ab Ende 1951 stand mit dem hinzugekauften T 60 ein zweiter Triebwagen zur Verfügung, und oben drein hatte T 61 einen stärkeren Motor erhalten. Nun konnte eine Rationalisierung eintreten: Montags bis freitags übernahm nun der stärkere T 60 die Zugleistungen der Züge 3 (auch ohne Vorspann) und 4, so daß die Zugpaare 1/2, 5/6 und 9/10 von T 61 gezogen wurden und nur noch eine Dampflok benötigt wurde. Sie zog den Güterzug 201, den Arbeiterzug 8 und in der Zwischenzeit wohl auch einen Güterzug in Richtung Greetsiel, der in den Unterlagen leider nicht mehr verzeichnet ist. Vielleicht lehnte sich der Güterzug an den bisherigen Gz 202 an und kehrte die Dampflok bis 13.15 Uhr leer nach Emden zurück oder zusammengehängt mit der Triebwagengarnitur als Zug 7.

An Sonnabenden wurde die Dampflok auf jeden Fall für Zug 4 in Emden gebraucht, so daß sie entweder nach Gz 202 leer zurückeilen mußte oder die Güterzugfahrt sonnabends am Nachmittag stattfand, wie von Wolff beschrieben [Wolff, Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen, Gifhorn 1976, S. 20].



Fotos diese Seite: Hochbetrieb im Bahnhof Greetsiel nach der Ankunft des samstäglichen Zug 4. Lok Pilsun rangiert mit Kette, und (etwas ungewöhnlich) sind alle drei Triebfahrzeuge vor Ort. August 1950, Fotos: Gerd Wolff

Foto S. 12: Der sonnabendliche Zug 4 erforderte den gesamten Materialeinsatz der Kreisbahn EPG. Lok Pilsun, 10 Wagen und T 61 kurz vor der Ankunft in Greetsiel. August 1950, Foto: Julius Wolff